BREVE

EXPOSICION AL PÚBLICO

SOBRE EL NEGOCIO

DEL CAMINO DE FIERRO

ENTRE VERACRUZ Y MEXICO

Escandon (M.)
K

MÉXICO
IMPRENTA DE ANDRADE Y ESCALANTE
CALLE DE CADENA NUM. 13
1858

Digitized by Google

Digitized by Google

ON timidez tomo la pluma para extender la presente exposicion al público, porque creo que difícilmente ha de librarse de la nota de inoportuna y fuera de sazon. Cuando la discordia civil profundamente enconada, y con rasgos de ferocidad que nunca habia presentado entre nosotros, devasta este desventurado pais, y parece acercarlo á su última ruina; cuando los ánimos exclusivamente impresionados de lo que ahora pasa y de lo que debe venir, en nada se ocupan sino en los sucesos del dia; hablar de una obra que exige ó supone perfecto sosiego, que requiere inmenso gasto, y que por sus circunstancias todas parece solo propia de un pueblo colocado en situacion de bonanza y en altísimo punto de civilizacion, es casi seguro que va á recibirse como rasgo característico de hombre tocado de una manía, que sin reparar en lo que tiene delante, vive solo de pensamientos y de ilusiones.

Sin embargo, esa obra (que es la construccion de un ferrocarril entre ambos océanos, pasando por la capital) encierra en mucha parte el porvenir de México, y desde luego que se emprenda seriamente, ha de contribuir de una ma-

Digitized by Google

nera poderosa á la paz, al verdadero progreso, al sólido bien de la República: si no me equivoco, aun puede extender su influjo á las relaciones mercantiles de otros pueblos. Esto me ha decidido á cumplir el propósito que desde el principio formé, de dirigirme á mis conciudadanos para hablarles de tan grave negocio luego que estuvieran terminados los trabajos de exploracion que debian ejecutar los peritos que hice venir de fuera, y á cuya cabeza ha estado el hábil ingeniero Mr. Talcott. Los trabajos quedaron concluidos el mes de Setiembre, á pesar de los obstáculos que ha presentado la revolucion; y los ingenieros regresaron á los Estados-Unidos para levantar allí y remitirme en breve los planos de la ruta que han imaginado, acompañados de los datos y explicaciones necesarias para su inmediata ejecucion. Me atrevo, pues, á pedir á mis conciudadanos me presten un momento su benévola atencion. ¿Será por desgracia que no apartemos ni un instante nuestro pensamiento de la guerra civil, y que no nos resolvamos á emplear nuestra inteligencia y nuestros brazos en algo de que no tengan que avergonzarse ú horrorizarse nuestros nietos? Yo no puedo persuadirme que la razon y la cordura hayan abandonado tan completamente á los habitantes de México.

Si se echa una ojeada sobre el mapa del mundo, pocos puntos se encontrarán en él tan ventajosamente situados como la capital de la República, entre Europa y Asia, en el centro del nuevo continente, á igual y corta distancia de uno y otro océano, en un valle delicioso, con excelentes condiciones naturales, y pudiendo reunir en su seno los frutos de todos los climas y el producto de los mas ricos minerales. Un viajero, que ciertamente no se propuso lisonjear á México, escribia ahora pocos años, que si llegara á realizarse el sueño de la monarquía universal, la silla de tal imperio aquí debiera ponerse. Lo cierto es que México tiene proporciones y cualida-

Digitized by Google

des para ser uno de los grandes emporios de la tierra; y que si no lo fuere algun dia, sus hijos no deberán quejarse sino de sí propios.

Si el admirable medio de comunicacion inventado en nuestra edad, y que está cambiando aprisa la faz de la tierra, se planteara entre nosotros, cruzando la parte central de la República, é irradiándose luego por medio de ramales en todas direcciones, produciria aquí novedades quizá mayores que en otros paises. Multitud de productos que hoy no se explotan, ó se explotan solamente en la reducida escala que permite el consumo interior, adquiririan un prodigioso desarrollo, pudiendo exportarse sin el enorme recargo que hoy causan los fletes, y se les abriria la entrada á los mercados extranjeros. En ese caso están nuestros tabacos, nuestro café, algunas de nuestras cereales, las maderas de construccion, los tintes, la peletería, otra porcion de artículos en que ahora no se piensa, y que brotarian de todas partes en un suelo tan ricamente dotado por la mano de Dios. La honesta ocupacion y la utilidad que su produccion rindiese, no solo mejorarian la condicion de nuestro pueblo, sino que traerian de fuera gente sosegada, laboriosa, dada á las artes de la paz, tal como conviene al verdadero adelanto y posperidad de la República. En el tráfico interno habria el movimiento y animacion que hoy faltan; depondriamos la inercia que no sin razon se nos echa en cara como defecto de raza; y la agricultura, la industria, el comercio, ademas del teatro que se les abriese fuera de nuestras costas, tendrian dentro de casa una esfera mas amplia en que moverse y obrar. ¿Y por qué no seria entónces visitada de viajeros la República, atraidos de la curiosidad de conocer un pais tan interesante, siendo ya cómodo y fácil el viaje? ¿Y por qué, finalmente, el comercio general en sus especulaciones que abrazan toda la tierra, no aprovecharia la nueva ruta que por aquí se le abriese?

Digitized by Google

Tal vez parecerán estos sueños del patriotismo, pero el hecho es que se están realizando en otras naciones, y yo no alcanzo por qué en México ha de ser imposible lo que en los demas paises civilizados se hace. Una voluntad resuelta, proponiéndose fines buenos y dignos, y obrando dentro de los límites de lo justo y honesto, pocas veces encuentra obstáculos que sean de verdad invencibles. Con esta persuasion, y habiendo visto por mis ojos lo que han producido los caminos de fierro en Europa, á la que he conocido antes y despues de esa novedad, hace años que el pensamiento que mas constantemente me ocupa, es el de empezar á establecerlos en la República. Sobre esta materia he presentado á las varias administraciones que se han succedido entre nosotros, los proyectos que me han ocurrido; pero desgraciadamente, como era cosa nueva, me parece que no se ha comprendido bastantemente, es decir, no se han tenido ideas exactas sobre el modo de poder llevarla á cabo; y con eso las medidas que acerca de ella se han acordado, lejos de conducir á su ejecucion, han contribuido mas bien á desacreditar el pensamiento, arraigando la preocupacion de que en México es impracticable. Se me permitirán en el particular algunas explicaciones.

En los pueblos del antiguo mundo y en los Estados-Unidos de América, donde la agricultura, las artes, el comercio, en un grado de actividad que asombra, han producido y acumulado valores y riquezas antes desconocidos; donde sobran medios para cuanto se quiere acometer, y donde es ya difícil dar empleo lucrativo á los capitales existentes, no se ha creido, á pesar de estas ventajosas circunstancias, que los caminos de fierro pudieran ser negocio de unos cuantos particulares, por ricos y acaudalados que fueran. Los caminos que se han construido, y que en algunos paises corren ya por millares de millas, deben su orígen al triple esfuerzo de algunos empresarios, de los gobiernos, y del público. Si bien ha habido

Digitized by Google

siempre hombres animosos, que han puesto mano á tales obras, aventurando en ellas sus fortunas, es tambien cierto que han contado con el poderoso auxilio de la autoridad pública que ha arrimado el hombro y tomado sobre sí no poca parte del peso; y con la cooperacion de la sociedad, donde se han derramado luego las acciones emitidas por cada empresa, y que ha pagado así su contingente. Las concesiones de los gobiernos, para estimular la construccion de tales caminos, casi no han tenido tasa; y por otra parte puede asegurarse que el mayor número de acciones, representativas del valor de cada uno de los que existen, está esparcido en multitud de tenedores que por medio de sus suscriciones han ido franqueando los fondos necesarios. Si se examina la historia de los caminos de fierro, se comprobará, hablando en general, la verdad de lo que acabo de decir.

Pero en México se creyó por algun tiempo que estaba hecho cuanto en el particular se necesitaba, con que la autoridad pública acordase un privilegio exclusivo; y que bastaria expedir alguno para que hubiese luego empresarios particulares que tomaran sobre sí el arduo compromiso de atravesar el continente americano por un ferrocarril que cruzara de mar á mar. Me parece que no se reflexionaba que en sí misma esa sola concesion es de bien poca valía, pues por la naturaleza de las cosas la exclusiva existe sin necesidad del privilegio, puesto que obras de esta clase no se hacen dos veces. Ademas, el privilegio no da recursos, ni crea medios. Cuando la experiencia trajo el desengaño, y los privilegios se sucedieron unos á otros, llegando el plazo fijado en cada uno sin que hubiese habido dentro ni fuera de la República un solo capitalista que se mostrara dispuesto á meter sus fondos en tal negocio, entónces empezó á cambiarse de rumbo, y se pensó al fin en hacer algo, mas positivo, de parte de la administracion. Habia un privilegio á favor de los Sres. Mosso

hermano, concedido en 27 de Abril y 2 de Agosto de 1855, tan vano en sí como los que le habian antecedido; y los gastos hechos por los concesionarios para empezar á procurarse algunos útiles en los Estados-Unidos, habrian quedado perdidos á la espiracion del plazo, que estaba ya encima. Yo me encontraba á la sazon en Europa, y mi hermano D. Antonio que sabia cuánto me habia fatigado este pensamiento, traspasó el privilegio. Apurando sus recursos, y venciendo los embarazos que todo negocio grande tiene en el primer arranque, logró concluir por vía de ensayo el tramo de México á Guadalupe, y presentar al público el 4 de Julio de 57 el primer ejemplo de un camino de fierro en el interior de la República. La satisfaccion que su vista causó, hizo que el gobierno tomase empeño en que se prosiguiera adelante, emprendiéndose de verdad la obra sobre que versaba el privilegio. Pero los defectos, la insuficiencia de éste eran ya sobrado conocidos, y la administracion se manifestó dispuesta á corregirlos. Debo reconocer que aquella fué la primera vez que ví que el gobierno nacional comprendiese que en el importante negocio de que voy hablando, tenia que hacer algo mas que firmar un papel; que debia tomar parte en los sacrificios, y cooperar de una manera activa á la realizacion de la obra. Esa conviccion produjo en breve el decreto de 31 de Agosto, que contiene algunas concesiones no desnudas de importancia, si bien distan mucho de la entidad que la exageracion les ha dado. Pero al paso que se salió de un error, se incidió por desgracia en otros, de los cuales mencionaré dos. El primero fué haber creido que el erario debia obtener una compensacion inmediata y material de lo que hacia en favor de la empresa, en vez de ver ésta como un objeto de utilidad pública, cuyos resultados se buscan no en el dinero que directamente y desde luego trae á las arcas del tesoro, sino en el bien que derrama en el pais, y si se quiere, en el au-

Digitized by Google

mento que naturalmente tienen entónces los ingresos ordinarios de la hacienda. La idea de la compensacion inmediata hizo que el gobierno exigiese que se le aplicara una parte de las utilidades líquidas que rinda el camino cuando esté acabado: condicion embarazosa, mas todavía que onerosa para la compañía. El segundo error fué querer encontrar en el negocio mismo algun auxilio para salir de uno de los continuos ahogos que padece nuestro erario. Y el arbitrio que se halló, fué poner por condicion *sine qua non*, que se comprase al contado, en dinero efectivo, y por mas de su valor el trozo del malhadado camino de San Juan, que de largos años atras se ha estado construyendo á la salida de Veracruz. El empresario, pues, que acababa de hacer el fuerte desembolso que habia exigido el de Guadalupe, tuvo que hacer otro segundo de 750,000 ps. para pagar el indicado trozo. Tal vez la angustiada situacion del erario en aquellos dias, disculpará el proceder del gobierno; pero el hecho es que en vez de cercarse de recursos á la nueva empresa para que acometiera las grandes obras que tenia que ejecutar, se le quitaron los suyos propios para que pagara lo que estaba ya ejecutado. Tales son los resultados que en todas las cosas produce el desconcierto de nuestra hacienda.

Yo he procurado demostrar á la administracion actual los defectos é insuficiencia del decreto de 31 de Agosto, especialmente en cuanto hace partícipe al erario de las utilidades del camino, y por el encogimiento y estrechez de los auxilios que dispensa á la compañía. He llamado tambien su atencion hácia la responsabilidad que sobre la hacienda va creando la absoluta falta de cumplimiento de las obligaciones que en el citado decreto se impuso la autoridad. La mas notable consiste en que nada se entrega á la compañía de lo que rinde en los puertos el derecho de mejoras materiales, del cual está aplicada la mitad al pago de réditos de los 8.000,000 de pesos de la

deuda interior, que se cambiaron á los primeros empresarios. Inconcebible ha de parecer fuera de México, y duro de creer será para nuestros nietos, que los fondos que por una estipulacion solemne, garantizada con la fé pública, pertenecen á la obra mas interesante y trascendental que hay en la República, se distraigan de ese objeto para adquirir y acumular medios de destrozarnos. El supremo gobierno parece no desconocer las imperfecciones del decreto de Agosto, y ha mostrado disposicion para enmendarlas. Yo espero firmemente que la administracion á quien el cielo dispense la gracia de restablecer y asegurar la paz, principio de todo bien, y que pueda ocuparse, no en pelear, sino en gobernar la tierra, mirará como uno de los negocios que mas llamen su atencion, el del ferrocarril interoceánico, y le dispensará la proteccion y auxilios que por su importancia merece.

En cuanto á los que deben esperarse del público, y son la otra fuente con que han contado en todas partes las empresas de esta clase, se dividen en dos géneros. El primero lo forman las suscriciones, ó sea la compra de acciones que los empresarios sacan al mercado. Toca á las personas acomodadas, que por su posicion social están llamadas á servir de ejemplo, con sus hechos y palabras, al resto de la sociedad, destinar una parte de sus fondos á obra de tan alto interes para México: ora se consulte al adelanto y mejoramiento que debe producir en la República, con cuya suerte está identificada para siempre la de tales personas; ora al nombre y reputacion, cosas que justamente busca y estima todo hombre de elevados sentimientos; ora, en fin, á un cálculo bien entendido del propio interes; creo que pocas especulaciones pueden presentárseles, que por tantos títulos se recomienden á su consideracion. El capital que destinen al ferrocarril, debe producir buenos rendimientos. Y por otra parte, ¡cuánta seguridad y cuánto aumento no adquiere el resto de sus bienes,

Digitized by Google

ejecutada una obra que será la base de la mejora y del sólido engrandecimiento de la República!

El patrimonio de la Iglesia ha sido entre nosotros un manantial inagotable de beneficencia. Constantemente ha servido de banco de avío á la agricultura, la cual en su mayor parte ha girado y gira aún con capitales piadosos. Con dinero de ese mismo patrimonio se han levantado porcion de colegios, hospitales y establecimientos de caridad en todo nuestro territorio, y se ha construido una parte no corta de las casas que forman nuestras grandes poblaciones, á mas de los edificios destinados inmediatamente al culto. Aun para los caminos de alguna importancia que tenemos, contribuyó eficazmente la Iglesia, como lo prueba el considerable número de escrituras de peajes que las comunidades religiosas poseian, procedentes de primeras imposiciones. No creo que sea el camino de fierro la única obra de utilidad pública que deje en México de recibir la proteccion de la Iglesia. Se sabe cómo la está dispensando Su Santidad á los que se han proyectado en los Estados Pontificios. Yo me prometo que imitando tan ilustre ejemplo, y siguiendo las huellas de sus predecesores, nuestros venerables prelados harán alguna cosa digna de la munificencia de la Iglesia mexicana en favor de la empresa que ha tomado á su cargo la obra quizá mas grande que hasta aquí se ha tentado en la República.

Pero no solo los capitalistas, todo el mundo puede venir á poner su piedra en el edificio, porque mi mas ardiente deseo es que esta empresa sea verdaderamente y en todo el rigor de la palabra una empresa *nacional;* es decir, empresa en que pueda tomar parte todo mexicano que quiera hacerlo. Para eso estoy resuelto á proporcionar las suscriciones á toda clase de caudales, condiciones y fortunas, por escasas que sean. Mi propósito es bajar el minimum de cada suscricion á una suma muy reducida, y no pedir su exhibicion toda al contado,

sino en plazos succesivos, segun se vaya necesitando para los gastos; de manera que aun las personas no capitalistas, y que viven del fruto de su trabajo, puedan legar á sus familias, por medio de pequeñas entregas, el derecho á una renta futura en el camino, que solo me parece que fallará si está decretado que en México acaben todas las cosas. Una breve privacion, la supresion de un gasto no necesario en la condicion de cada uno, puede bastar á un padre de familias para ser accionista del ferrocarril, y dejar en él un recurso á su posteridad. Así se han hecho, así se están haciendo en todas partes estas obras colosales. Es increible lo que suman y á lo que alcanzan los esfuerzos acumulados del gran número; cada esfuerzo en sí es débil, pero de la union de todos resulta un poder al que nada puede compararse. Grande ejemplo de esto acaba de presentar Francia en los préstamos contratados para la guerra de Oriente: dentro del plazo fijado para las suscriciones se reunió una suma que excedia mucho del pedido del gobierno, y que dificilmente habrian podido alistar con igual presteza los primeros banqueros de cualquier nacion. Entre nosotros mismos, en los tiempos pasados, del producto de pequeñas prestaciones dadas casi todas por piedad y con el carácter de limosna, ¡cuántos edificios, y qué obras no se levantaron en cada lugar! ¡Bendita para siempre la memoria de los que tal hicieron! No se pide ahora eso; se recuerda el ejemplo para patentizar la posibilidad; y se saca al público una especulacion, que debe ser de la mayor consecuencia para el pais, y de provecho para cada accionista.

El otro género de recursos que pueden ministrar los particulares, toca especialmente á los pueblos y haciendas, por cuyos terrenos y demarcaciones pase la ruta. Cuando en los Estados-Unidos y en Europa se anuncia el proyecto de un nuevo camino de fierro, se empeña luego una vivísima competencia entre todos los distritos por donde es posible lle-

Google

varlo. Cada uno aboga por su territorio; nada hay comparable al interes que en esto se pone, y á las diligencias que se hacen: y es que la experiencia ha mostrado que un ferrocarril es un rio de abundancia, que fertiliza y enriquece las comarcas por donde pasa. Ya se supone que entre las razones mas eficaces que en tales casos se hacen valer, ocupan un lugar preeminente los mejores partidos, las mas ventajosas condiciones que ofrecen los distritos competidores, los cuales saben que el logro de sus pretensiones ha de procurarles larga compensacion de cualquier sacrificio. Me parece imposible que no haya en la República el mismo convencimiento: á todo el pais beneficiará la obra que emprendo; pero mas directa y especialmente á los lugares que atraviese, y á las comarcas vecinas de uno y otro lado en una zona de bastante extension. La construccion misma del camino mientras se está haciendo, los grandes consumos que importa luego el tráfico, la facilidad de llevar á buenos mercados los frutos que producen la agricultura y la industria, todas son fuentes de riqueza y prosperidad: nada anima tanto á un distrito, y da estima y valor á las propiedades sitas en él, como una de estas vías de comunicacion. Es, pues, de esperarse que los hacendados y los vecinos de las poblaciones por donde puede ir la línea, cooperen eficazmente á la ejecucion del proyecto, prestándole los varios auxilios que tienen en su mano.

En empresas de esta clase, el primer ejemplo es el difícil. Construido un camino de fierro en la República, ademas de que extenderá por medio de ramales su buena influencia en una esfera ancha y dilatada, presenta una leccion viva de una mejora incomparable; excita en otros puntos el deseo de tenerla; y como experimento, enseña la manera práctica de lograrla. Entre el primer camino de fierro que se haga en México, y el segundo, sea cual fuere, ha de mediar menos tiempo que el que se necesita para llegar á hacer el prime-

ro; así como probablemente entre el segundo y tercero habrá menor distancia, que entre el primero y segundo. En todas partes ha habido una progresion de celeridad en esta materia. Lo cierto es que la República, en su vasta extension no tendrá nunca caminos de fierro, si no se empieza por alguna parte; y nadie debe estrañar que para dar principio se haya preferido la faja mas poblada y de mayor animacion, tanto porque en ella es mas útil y beneficiosa la mejora, como porque es tambien mas realizable y hacedera.

En cuanto á mí, mis deseos están limitados á ser quien la introduzca en mi patria. Hace veintiocho años que, teniendo apenas veintidos de edad, me empleaba en establecer la primer línea de diligencias que corrió entre México y Puebla. Despues á acá no he perdonado diligencia, afanes, ni sudores para crear ó fomentar empresas de minería, de agricultura en la tierra caliente y la templada, de industria manufacturera en fábricas de lino y algodon. Creo que no exagero al decir que los negocios en que trabajo, ocupan y proporcionan subsistencia á ocho ú diez mil personas en la República. Veintidos veces (ni una sola por paseo) he atravesado el Atlántico; y lo que he visto en los paises extraños, que pudiera plantearse en el nuestro, he procurado luego plantearlo. Desde que hubo en Europa ferrocarriles, la idea de hacer uno en México, ha sido en mí una especie de manía, que constantemente se está presentando á mi imaginacion. Satisfechos en la vida privada mis deseos respecto de mi familia, que por favor de la Providencia veo ya establecida, considero que lo que me queda que hacer en la tierra, es esta obra clásica. A ella quiero consagrar los dias que me estén concedidos, mi diligencia y trabajo, la experiencia que pueda haber adquirido, las relaciones que haya formado. Mis recursos los he empleado sin tasa en el negocio, excediendo ya de 2.000,000 de pesos los que van invertidos hasta el presente. Prueba cierta de la fé que en él tengo.

Digitized by Google

Inmediatamente que los ingenieros concluyan sus últimos trabajos, que será en breve, tendré la honra de presentar al público el proyecto detallado de la empresa, y de la Compañía nacional que pretendo erigir, á fin de que desde luego pueda abrirse la suscricion. Yo me prometo que mis conciudadanos no desoirán un llamamiento lealmente patriótico; y confio, sobre todo, en que el cielo dispensará su proteccion á una obra de verdadero bien para esta y las siguientes generaciones.

México, Diciembre 12 de 1858.

Manuel Escandon.

Digitized by Google